

2023년 2월 20일 (즉시 보도 가능)

## 정부의 2050년 국제해운 탄소중립 선언 환영하나, 배출량 통계와 LNG 제외 등 보다 정교한 정책 필요

‘2050년 국제해운 탄소중립 선언’ 대한민국 정부의 탈탄소 의지 표명 환영  
그러나 국제 해운 비중 정확한 발표 없고, LNG를 친환경에 포함하는 등 한계  
적극적인 무탄소 항로 확대 등 실제 후속 조치 뒤따라야 탄소중립 가능할 것

한국 정부는 지난 2월 14일 「국제해운 탈탄소화 추진전략」(이하 추진전략)을 발표했다. 우리나라의 2050년 탄소중립 실현의지를 국제해운 부문에도 적용하는 한편, 국제해사기구(IMO)와 유럽 등의 탈탄소 규제 강화에 선제적으로 대응하기 위해 마련된 전략이다. 추진전략은 아울러 「2050년 국제해운 탄소 중립」을 목표를 제시하였다.<sup>1</sup> 기후위기 대응과 에너지 전환을 목표로 하는 기후솔루션은 이미 지난해에 한국이 2050년 또는 그보다 앞서 탄소 배출 제로 달성을 선언한다면 해운 및 조선 산업 경쟁력 우위를 유지하면서, 탄소 중립에 대한 강력한 메시지를 세계에 전달할 것이라고 밝힌 바 있다.<sup>2</sup> 그런 점에서 이번 발표를 매우 고무적인 일로 평가한다. 선대 보유량 기준, 세계 4위의 해운 강국인 한국의 「2050년 국제해운 탄소 중립」 선언은 파리협약의 1.5도 이내로 가는 국제 해운 분야의 탈탄소 노력에 긍정적 영향을 미칠 것이다.

하지만 이번 「국제해운 탈탄소화 추진전략」 발표는 크게 세 가지 아쉬운 점이 있다. 첫째, 국내와 국제 해운 비중이 얼마나 되는지 언급이 없었다. 우리나라 무역의 99.7%는 해상 운송에 의존한다. 따라서 국제 해운 분야에서 온실가스가 대량 발생하고 있을 가능성이 높다. 그럼에도 이 부분 배출량은 대한민국의 해운산업의 총 배출량에 반영되어 있지 않다. 국가가 역외에서 운항하는 선박에 판매하는 선박용 연료 판매량, 즉 국제 벙커링을 기준으로 기후솔루션이 자체적으로 추산한 바로는 한국의 국제해운 부문 온실가스 배출량은 해운업 전체 온실가스 배출량 가운데 95%가량을 차지하는 것으로 추정된다. 해양수산부는 조속히 국제해운 부분의 정확한 온실가스 배출량과 몇 년까지 어떻게 얼마나 줄일 수 있는지 로드맵을 공개해야 탄소 중립의 목표 달성에 한 걸음 다가설 수 있을 것이다.

둘째, 이번 발표에서 정부는 선박 연료의 생산·저장 및 판매·공급 등 전주기(life cycle) 단계에서 온실가스 감축을 위한 법령 및 제도 정비도 추진한다고 발표했다. 그런데 여기에 온실가스의 주범이자 화석연료 중 하나인 액화천연가스(LNG) 선박 연료가 친환경 선박의 연료로 포함되어 있다. 전주기를 고려하면 액화천연가스가 기존 연료보다 탄소 배출량을 줄이는 데에 효과가 제한적이라는 연구가 나오

<sup>1</sup> 해양수산부>보도자료 - 대한민국 해운산업, 바다위 무탄소 운송 이끈다 (mof.go.kr)

<sup>2</sup> sfoc(kor)-PE-shipping report\_1212최종 (4).pdf (forourclimate.org)

고 있음에도 말이다.<sup>3</sup> 또한, 앞으로 그린 수소 등을 사용하는 무탄소 선박이 등장한다면 액화천연가스 추진선들과 관련 인프라는 좌초 자산이 될 가능성이 높다. 따라서 이런 액화천연가스 선박은 친환경 선박 정의에서 삭제하는 것이 바람직하다. 이를 시작으로 관련 법령들을 정비한다면, 무탄소 연료를 바탕으로 하는 인프라 구축을 위한 투자와 연구 가속에도 도움이 될 것이다. 이는 무탄소 선박과 벙커링의 등장 시기를 앞당겨 우리나라가 글로벌 해운 산업을 주도하는 동력이 될 수 있다.

셋째, 더 적극적인 무탄소 항로 개척이 요구된다. 한국은 지난 유엔 기후변화협약 당사국총회(COP27)에서 부산항과 미국 서부 타코마항 사이 녹색 해운항로 구축을 위한 기술적인 협력을 하겠다고 발표했다. 그리고 당시 미국과 노르웨이가 함께 시작한 국제 '그린shipping 프로젝트'(해운 가치 사슬에 관련된 각국 정부, 항만, 기업 등 여러 관계자가 함께 그린 해운 달성을 하기 위한 협약)<sup>4</sup>에 동참하기로 했다. 이를 바탕으로 2030년부터 무탄소 항로를 타권역인 아시아, 유럽, 호주 등으로 확대한다고 했다. 하지만 이는 너무 느리다. 부산항의 경우 세계적인 환적항으로서, 일본과 중국 등 인근 항만들과 연계성이 크다. 즉, 개별적인 항만과의 무탄소 항로 협약(MOU)도 중요하지만, 복수의 여러 인근 항만들과 무탄소 항로에 대한 구축 논의를 최대한 빨리 진행하는 것이 중요한 것이다.

정부는 이번 추진전략 발표를 통해 "친환경 해운 전환 1위 국가를 목표로 국적선대의 친환경 전환을 추진"하고, "국내 해운·조선 산업의 동반 성장을 이룰 수 있는 선순환 효과"를 이루겠다고 했다. 합당한 목표이다. 그러나 이런 효과만 노리는 게 아니라 대한민국이 2050년 또는 그 이전에 탄소중립을 달성하겠다는 게 진심이라면, 이번 발표 내용으로는 부족하다. 지적인 세 가지 한계를 뛰어넘기 위한 보다 적극적인 노력을 기울여야 할 것이다.

---

<sup>3</sup> The shipping sector's costly affair with LNG as a marine fuel | UCL Energy Institute - UCL – University College London

<sup>4</sup> 홈페이지 [Green Shipping Challenge](#)